numer 8 (67) - sierpień 2013

@ i ztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO



MONITORING I KONTROLA PRZEZ 24 GODZINY

Czy tramwaj połączy granice? • Magiczne siedem wzgórz • Skrzyżowanie autobusu z tramwajem

AKTUALNOŚCI

Tramwaje wróciły na Puławską 3
Łatwiej w metrze 4
Dłuższa trasa 196 5
Łatwiej na Kasprowicza 5
Bilet jednorazowy kupisz przez komórkę u wszystkich operatorów 6
Zgubiony? Bez paniki! 6
Zrób zdjęcie Veturilo - wygraj cenne nagrody 7
Veturilo ma już rok 8
Remont Spacerowej - autobusy inaczej 8
Falenica - autobusy inaczej 9

TEMAT NUMERU

Pracownicy w ruchu 10
Sentyment do drugiej zmiany 14
Monitoring przez całą dobę, czyli... 17

Z KART HISTORII KOMUNIKACJI

Czy tramwaj połączy granice? 20

KOMUNIKACJA NA ŚWIECIE

Magiczne siedem wzgórz 23

Z ŻYCIA KMKM

Zielono mi 26

WYDAWCA

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
M.ST. WARSZAWY
Redaktorki prowadzące: Barbara Anna Janiszewska
Magdalena Potocka (temat numeru)

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa
Infolinia 24h: 801 044 484
www.ztm.waw.pl
www.facebook.com/ztm.warszawa

Nakład: 7205
Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)
Archiwalne numery: issuu/ztm.warszawa

ztm

Napisz do nas: iztm@ztm.waw.pl

DRODZY CZYTELNICY

Sierpień to tradycyjnie czas wakacji i wypoczynku. Nie dla wszystkich. Metropolia europejska, a taką jest przecież Warszawa, tętni życiem, w dzień i w nocy. Służby miejskie muszą przez całą dobę zapewniać jej bezpieczne i sprawne funkcjonowanie. I to jest TEMAT NUMERU tego wydania, czyli nadzór komunikacji miejskiej. Monitoring przez 24 godziny, szybka reakcja na nieprzewidziane sytuacje, kontrola – to są główne zadania pracowników Działu Nadzoru Przewozów Zarządu Transportu Miejskiego. Przedstawiamy pracowników w ruchu i ich działania, dzięki którym możemy łatwo i szybko korzystać z komunikacji miejskiej w stolicy.

Letnie miesiące są tradycyjnie wykorzystywane na bieżące remonty. W AKTUALNOŚCIACH piszemy o powrocie tramwajów na Puławską. Także o zmianach w organizacji komunikacji tak, aby pasażerowie jak najmniej odczuli konieczne zamknięcie odcinka I linii metra, od stacji Ratusz Arsenał do stacji Politechnika. Szybko jednak zapomnimy o tych kłopotach, kiedy wreszcie wsiądziemy do podziemnej kolei na powstającej II linii metra!

W wakacje bywamy roztargnieni i wiele rzeczy zostawiamy w pojazdach komunikacji miejskiej. Podpowiadamy, jak – bez stresu – postępować, aby zgubę odzyskać.

Na koniec o sukcesie systemu wypożyczalni rowerów Veturilo, który skończył roczek. Ale w jakim stylu! I jak powiedziała prezydent Hanna Gronkiewicz-Waltz „stworzyliśmy w stolicy modę na rower", częstując warszawiaków i turystów urodzinowym tortem.

W naszym cyklu „Tam, gdzie kiedyś dzwoniły tramwaje" odwiedzamy Zgorzelec. Miasto leży nad Nysą Łużycką, przez którą przebiega granica polsko-niemiecka. Przez most można przejść do Görlitz. Przed II wojną światową było to jedno miasto, z jedną siecią tramwajową.

Zapraszamy także do wiecznego miasta. Rzym bywa miastem zaskakującym. Przedstawiamy plusy i minusy tamtejszej komunikacji.

Czy Państwo pamiętają jeszcze trolejbusy? O skrzyżowaniu autobusu z tramwajem, który z ulic Warszawy zniknął w 2000 roku piszemy w części Z ŻYCIA KMKM.

Zachęcamy do lektury!

TRAMWAJE WRÓCIŁY NA PUŁAWSKĄ

5 sierpnia br., od początku kursowania linii dziennych został przywrócony ruch tramwajowy na ul. Puławskiej.

Na swoje trasy wróciły linie tramwajowe **10** i **31** oraz linia **4** w rejonie Mokotowa. Linia **35**, w związku z czasowym zamknięciem I linii metra pomiędzy stacjami Ratusz Arsenał i Politechnika, **będzie kursowała na dotychczasowej trasie**. Zostało utrzymane zawieszenie kursowania linii **14**.

Na trasy podstawowe wróciły linie autobusowe: **189, 193, 317, 401** oraz (od nocy 5/6 sierpnia) **N01, N33**. Zastępcza linia **Z-2** została zlikwidowana.

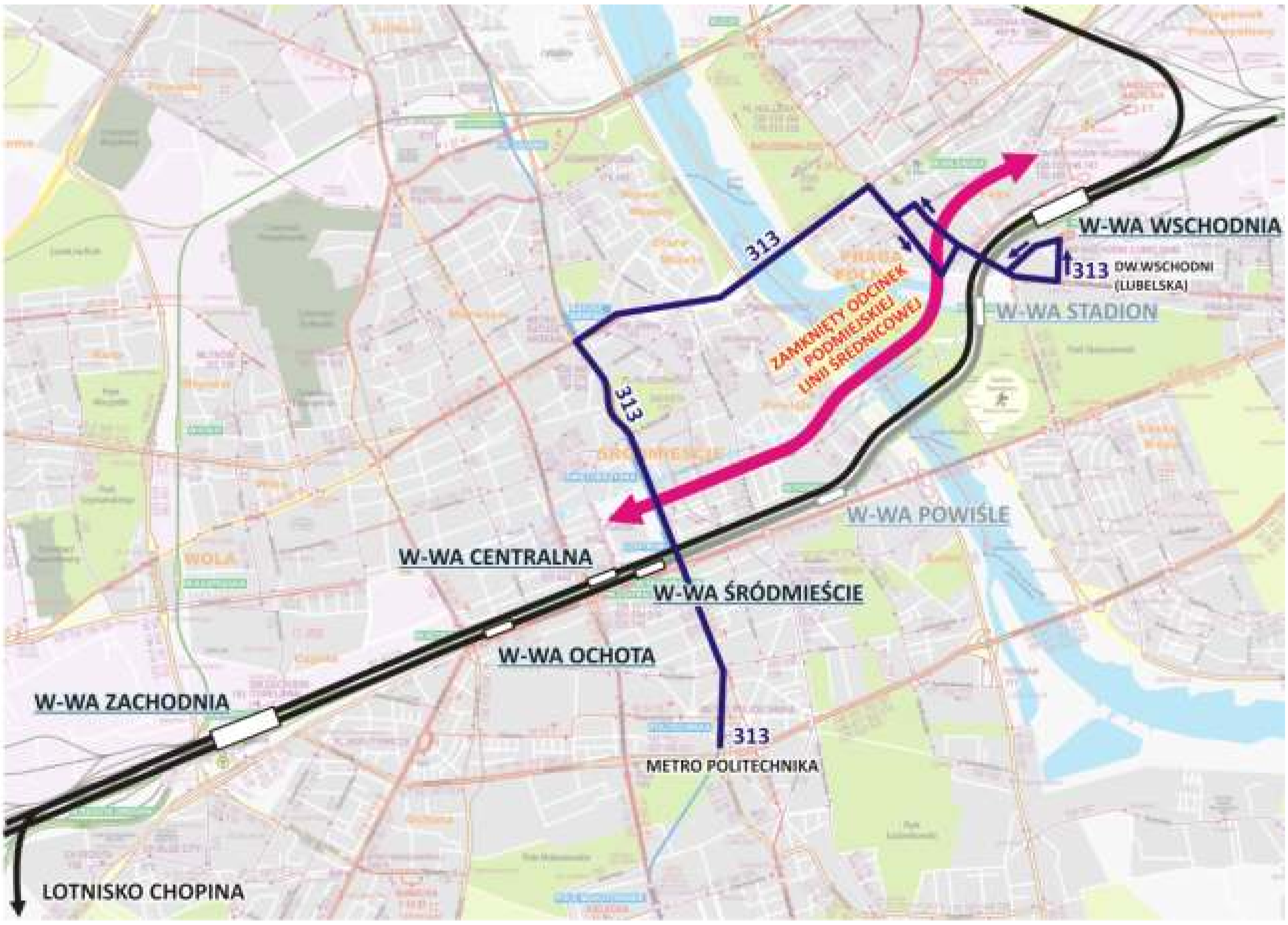


Zmiany przystanków

Likwidacja: NIEDŹWIEDZIA 53 i 54, WORONICZA 52, METRO WILANOWSKA 57, AL. LOTNIKÓW 51.

Ponowne uruchomienie: BUKOWIŃSKA 03 i 04, METRO WILANOWSKA 05 i 06, NIEDŹWIEDZIA 03 i 04, AL. LOTNIKÓW 01, 06, 07 i 08, WYŚCIGI 05, 06 i 07, BEŁDAN 01.

	SZCZEGÓŁY ZMIAN
4	Przywraca się trasę podstawową linii w rejonie Mokotowa: **ANNOPOL** – Rembielińska – Odrowąża – Starzyńskiego – most Gdański – Słomińskiego – Międzyparkowa – Andersa – pl. Bankowy – Marszałkowska – Puławska - **WYŚCIGI**
10	Przywraca się trasę podstawową linii: **OS. GÓRCZEWSKA** – Powstańców Śląskich – Połczyńska – Wolska – al. Solidarności – al. Jana Pawła II – Chałubińskiego – Nowowiejska – Marszałkowska - Puławska - **WYŚCIGI.**
14	Utrzymuje się zawieszenie kursowania linii.
31	Przywraca się kursowanie linii na trasie podstawowej: **METRO WILANOWSKA** – Puławska – Woronicza – Wołoska – Marynarska - **SŁUŻEWIEC**.
35	W związku z zamknięciem I linii metra pomiędzy stacjami POLITECHNIKA i RATUSZ ARSENAŁ utrzymuje się kursowanie linii na dotychczasowej trasie: **NOWE BEMOWO** – al. Reymonta – Broniewskiego – al. Jana Pawła II – Stawki – Andersa – pl. Bankowy – Marszałkowska – Nowowiejska – Krzywickiego – Filtrowa - Grójecka – **BANACHA.**
189	Przywraca się trasę podstawową linii w obu kierunkach: **SADYBA** – ... – Nowoursynowska - Wałbrzyska – al. Lotników – al. Wilanowska - ... - **OS.GÓRCZEWSKA**.
193	Przywraca się trasę podstawową linii w obu kierunkach: **URSYNÓW PŁD**. – ... – Nowoursynowska - Wałbrzyska – al. Lotników – Modzelewskiego - ... - **BOKSERSKA**.
317	Przywraca się trasę podstawową linii w obu kierunkach: **WILANÓW** – ... – Nowoursynowska - Wałbrzyska – al. Lotników – al. Wilanowska - ... - **P+R AL. KRAKOWSKA**.
401	Przywraca się trasę podstawową linii w tym rejonie w obu kierunkach: **MARYSIN / METRO SŁUŻEW** – ... – Nowoursynowska - Wałbrzyska – al. Lotników – al. Wilanowska - ... - **URSUS-NIEDŹWIADEK / WKD RAKÓW**.
N01	Przywraca się trasę podstawową linii w obu kierunkach: **URSYNÓW PŁN.** – ... – Nowoursynowska - Wałbrzyska – al. Lotników – al. Wilanowska - ... - **NOWODWORY**.
N33	Przywraca się trasę podstawową linii w obu kierunkach: **DW. CENTRALNY**– ... – Nowoursynowska - Wałbrzyska – al. Lotników – al. Wilanowska - ... - **ZAJEZDNIA WORONICZA**.
Z-2	Linia została zlikwidowana.



ŁATWIEJ W METRZE

Od 8 lipca, linie autobusowe 174, 313, 520 i 527 kursują według nowych zasad, dzięki czemu można łatwiej dotrzeć do metra oraz wygodniej poruszać się po centrum Warszawy. Trasy linii 174 i 313 zostały zmienione, a autobusy linii 520 i 527 zatrzymują się na dodatkowych przystankach. Dodatkowo, 5 lipca br., zostały otwarte bramki wyjściowe (kołowroty) na stacjach metra RATUSZ ARSENAŁ i POLITECHNIKA.

Urząd Miasta regularnie monitoruje efektywność organizacji komunikacji miejskiej wprowadzonej na czas wyłączenia z ruchu stacji metra CENTRUM i ŚWIĘTOKRZYSKA. Po kilkudniowych obserwacjach, 8 lipca ZTM wprowadził zmiany w kursowaniu linii autobusowych **174, 313, 520** i **527**.

Autobusy linii **174** w kierunku pętli ZACHĘTA kursują na trasie zmienionej: BOKSERSKA - ... - Królewska – Marszałkowska – pl. Bankowy - ... - ZACHĘTA. Dzięki temu pasażerowie docierają bez przesiadki do stacji metra RATUSZ ARSENAŁ i mogą kontynuować podróż metrem na Żoliborz i Bielany.

Jednocześnie – w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego – została zwiększona częstotliwość kursowania linii **174**. W godzinach porannego szczytu komunikacyjnego autobusy podjeżdżają na przystanki co 10 min, a w szczycie popołudniowym **co 12 minut**.

Trasa linii **313** została wydłużona – w obu kierunkach – do przystanku METRO POLITECHNIKA. Autobusy kursują trasą: DW. WSCHODNI (LUBELSKA) - ... - Marszałkowska – pl. Konstytucji – Waryńskiego –METRO POLITECHNIKA. Osoby korzystające z tej linii dojeżdżają do stacji metra POLITECHNIKA i dalej już metrem na Mokotów, Ursynów i Kabaty.

Autobusy linii **520** i **527** (tylko w przypadku kursów wydłużonych do centrum zatrzymują się w Śródmieściu na dodatkowych przystankach. Przystanek KRÓLEWSKA 01 (w kierunku centrum) obowiązuje jako stały dla linii **520** i **527**, przystanek KRÓLEWSKA 02 (w kierunku pl. Bankowego) dla linii **520**, a przystanek METRO ŚWIĘTOKRZYSKA 01 (w kierunku centrum) dla linii 527.
Od 5 lipca br., **bramki wyjściowe (kołowroty) na stacjach metra RATUSZ ARSENAŁ i POLITECHNIKA są otwarte**, co pozwala pasażerom szybciej dotrzeć z peronów metra na przystanki komunikacji zastępczej.

DŁUŻSZA TRASA 196

Zarząd Transportu Miejskiego przy współpracy z urzędem dzielnicy Rembertów wprowadził ułatwienia na trasie linii autobusowej 196. Od 29 lipca br. trasa została wydłużona oraz uruchomiono dodatkowe przystanki.

Linia 196 kursowała na trasie REMBERTÓW-KOLONIA – PKP REMBERTÓW. Jej zadaniem było i jest zapewnienie komunikacji osiedli Rembertowa ze stacją kolejową WARSZAWA REMBERTÓW. Niestety, w związku z warunkami drogowymi nie było możliwe zawracanie autobusów przy stacji kolejowej. Autobusy jeździły tzw. przejazdem technicznym (bez pasażerów) do pętli REMBERTÓW-KOLONIA, gdzie taki manewr można było bezpiecznie wykonać. Dzięki współpracy z urzędem dzielnicy, po wybudowaniu nowych przystanków, możliwe stało się uruchomienie normalnych kursów. W miejsce „pustych" przejazdów technicznych.

Od 29 lipca linia 196 kursuje na trasie REMBERTÓW-KOLONIA – Szatkowników – Frontowa – Republikańska – al. gen. Chruściela „Montera" – Cyrulików – REMBERTÓW-KOLONIA. Na nowym odcinku uruchomiono przystanki: BUŁAWY 01 i 02, PRZEBIEG 01 i 02, REMBERTÓW-KOLONIA 03 (nowy przystanek na ul. Cyrulików przy wyjeździe z pętli).

Na pętli REMBERTÓW-KOLONIA została wprowadzona następująca organizacja ruchu:

- kursy linii 196 w kierunku ul. Szatkowników i Frontowej zaczynają się z przystanku REMBERTÓW-KOLONIA 02 (tak jak dotychczas)
- kursy linii 196 w kierunku stacji PKP zaczynają się z przystanku REMBERTÓW-KOLONIA 03.



ŁATWIEJ NA KASPROWICZA

14 lipca br. została oddana do użytku ulica Kasprowicza, na odcinku od ul. Oczapowskiego do ul. Przy Agorze. Jest to koniec pierwszego etapu prac związanych z inwestycją realizowaną na Kasprowicza, której głównym celem jest poprawa warunków drogowych. Nadal są wykonywane prace w pobliżu planowanego skrzyżowania ul. Kasprowicza z al. Reymonta. Przewidywany termin zakończenia całej inwestycji – listopad 2013 roku.

14 lipca br. dopuszczono ruch (na zasadach czasowej organizacji ruchu) na obu jezdniach ulicy Kasprowicza, na odcinku od ul. Oczapowskiego do ul. Przy Agorze.

Otwarcie dla ruchu drogowego tej części ulicy Kasprowicza nie jest jednoznaczne z zakończeniem prac w tym rejonie. W ramach całej inwestycji, która ma doprowadzić do poprawy warunków drogowych nadal są prowadzone prace między jezdniami w rejonie skrzyżowania z projektowaną al. Reymonta, a także związane z dostosowaniem sygnalizacji świetlnej do docelowego układu drogowego. Prace nie mają wpływu na bezpieczeństwo pasażerów komunikacji miejskiej oraz kierowców. Może być jedynie nieznacznie utrudniony ruch pieszych przechodzących przez jezdnie.

Zakończenie prac planowane jest na listopad 2013 roku.



BILET JEDNORAZOWY KUPISZ PRZEZ KOMÓRKĘ U WSZYSTKICH OPERATORÓW

Do operatorów oferujących możliwość zakupu biletu jednorazowego przez telefon komórkowy dołączył mPay. Obecnie zakup biletów jednorazowych, czasowych i krótkookresowych oferują wszyscy trzej operatorzy (mPay, SkyCash i moBILET).

System mPay jako ostatni dołączył do grona operatorów oferujących możliwość zakupu biletu jednorazowego za pośrednictwem telefonu komórkowego. Dzięki temu zakup biletu jednorazowego, czasowego i krótkookresowego oferują wszyscy operatorzy.

Pasażerowie mogą korzystać z systemów wykorzystujących dostęp do Internetu (SkyCash i moBILET), a także bez dostępu do sieci (mPay). Dzięki zróżnicowaniu rozwiązań, każdy użytkownik telefonu komórkowego może znaleźć dogodną dla siebie formę płatności za bilet.

Bilety ZTM przy pomocy telefonu mogą kupować abonenci wszystkich sieci komórkowych. Należy jednak pamiętać o tym, że rejestracja oraz doładowanie konta powinno nastąpić przed rozpoczęciem planowanej podróży, gdyż bilet należy zakupić w pierwszej kolejności po wejściu do pojazdu lub w trakcie przekraczania strefy biletowej metra, a następnie upewnić się czy bilet został zakupiony.

Warszawa znajduje się w ścisłej europejskiej czołówce, jeśli chodzi o wykorzystanie mobilnych technologii w komunikacji miejskiej i sprzedaż biletów przez komórkę. Poza tradycyjną siecią sprzedaży, stacjonarnymi i pojazdowymi automatami biletowymi, telefonami komórkowymi istnieje także możliwość zakodowania biletu długookresowych przez Internet.





ZGUBIONY? BEZ PANIKI!

Roztargnienie, zamyślenie, pośpiech... Czasami zdarza się, że coś zapomnimy zabrać z autobusu lub tramwaju. Co wtedy należy zrobić? Na początek uspokoić się i nie panikować! Zagubioną rzecz można odnaleźć.



Często spieszymy się do szkoły, pracy, na ważne spotkanie. W takich sytuacjach bardzo łatwo jest o chwilę zapomnienia i zagubienia bagażu lub innej ważnej rzeczy w autobusie, tramwaju lub metrze. Czy zgubę można jakoś odnaleźć? Przecież codziennie w Warszawie na ulice wyjeżdża ponad 2000 pojazdów komunikacji miejskiej. Przewożą setki tysięcy pasażerów i przemierzają setki kilometrów, kursując na ponad trzystu liniach. Czy w tym wielkim układzie można odnaleźć jeden mały bagaż, telefon, naszyjnik? Można!

Na początku bez paniki

Gdy tylko zorientowaliśmy się, że coś nam zaginęło, należy się uspokoić i nie panikować. Panika, chaotyczne jeżdżenie po mieście i szukanie tego samego autobusu może minąć się z celem, ponieważ dany wóz mógł akurat zjechać do zajezdni lub zmienić linię. Co więc należy zrobić?

Gdy jesteśmy przekonani, że coś nam zniknęło w autobusie, tramwaju, metrze lub pociągu SKM należy zebrać kilka danych o podróży, jaką odbyliśmy. Takimi ważnymi informacjami są: numer linii, kierunek jazdy, przystanki, na których wsiadaliśmy lub wysiadaliśmy oraz godzina odjazdu z podanego

przystanku. Bardzo pomocne, jednak niekonieczne, jest też podanie numeru taborowego pojazdu.

Potrzebny telefon

Gdy udało się ustalić potrzebne do określenia pojazdu dane (linia, kierunek jazdy, przystanek, godzina odjazdu) należy zadzwonić na Infolinię, pod numer **801-044-484**. Numer jest czynny 24 godziny na dobę, siedem dni w tygodniu. Po połączeniu z konsultantem i podaniu informacji na temat podróży wskaże on numer do właściwego przewoźnika. W tym miejscu przypominamy, że Zarząd Transportu Miejskiego nie jest właścicielem autobusów, ani tramwajów. ZTM zleca przewozy innym podmiotom. Dlatego należy zadzwonić pod wskazany numer i opisać sytuację. Konsultant zawsze poda numer brygady, czyli kolejnego autobusu wyjeżdżającego z zajezdni na daną linię. Dla pracowników zajezdni lub ekspedycji jest to ważna informacja, ponieważ wtedy wiedzą, z którym konkretnie kierowcą powinni się skontaktować.

Czy jest szansa na znalezienie?

Oczywiście! Większość rzeczy trafia z powrotem do swoich właścicieli lub czeka w biurze rzeczy znalezionych, np. prowadzonym wspólnie przez Miejskie Zakłady Autobusowe i Tramwaje Warszawskie. Jednak ważne, aby szybko zgłosić zaginięcie przedmiotu, z którym podróżowaliśmy. Natychmiastowy kontakt z Infolinią i później z właściwym przewoźnikiem daje możliwość sprawdzenia wozu i odnalezienia zguby.

Wiem, gdzie zostawiłem, nie znam telefonu

Jeżeli znamy przewoźnika i potrzebujemy tylko numer telefonu to polecamy stronę internetową ZTM **www.ztm.waw.pl** . W menu „kontakt”, po wybraniu zakładki „rzeczy zagubione” znajdziemy telefony do poszczególnych przewoźników.

ZRÓB ZDJĘCIE VETURILO WYGRAJ CENNE NAGRODY

Urząd m.st. Warszawy ogłosił konkurs „Veturilo i Warszawa” na najlepsze zdjęcia prezentujące rowery Veturilo na tle ciekawych miejsc w stolicy. Do wygrania są cenne nagrody. Zdjęcia należy przysyłać do 12 sierpnia.



Każda osoba biorąca udział w konkursie zorganizowanym przez m.st. Warszawę może zgłosić maksymalnie sześć fotografii wraz z opisem. Zdjęcia mogą być wykonane zarówno w poziomie, jak i pionie. Należy je przesyłać – wyłącznie na płycie CD – do Zarządu Transportu Miejskiego do 12 sierpnia do godz. 15.00. Do płyty CD powinno być dołączone specjalne oświadczenie. Wyniki konkursu zostaną ogłoszone do 15 sierpnia br. Nagrody zostaną wręczone zwycięzcom w ciągu 14 dni od ogłoszenia wyników.

Główną nagrodą w konkursie jest cyfrowy aparat fotograficzny. A najlepsze zdjęcia zostaną po zakończeniu konkursu umieszczone w bazie fotograficznej organizatora i będą wykorzystywane do celów promocyjnych.

Szczegółowe informacje dotyczące konkursu znaleźć można w regulaminie, który jest dostępny na stronie internetowej Urzędu Miasta, ZTM oraz firmy Nextbike – operatora systemu Veturilo i partnera konkursu.

VETURILO MA JUŻ ROK

System Warszawskiego Roweru Publicznego Veturilo, z którego korzysta już 133 tysiące osób, 2 sierpnia br. obchodził pierwsze urodziny.

Przy pomniku Kopernika na Krakowskim Przedmieściu, gdzie rok temu zainaugurowano działanie systemu wypożyczalni rowerów w Warszawie, prezydent Hanna Gronkiewicz-Waltz powiedziała: *„A jednak się kręci… Sukces Veturilo przerósł najśmielsze oczekiwania, stworzyliśmy w stolicy modę na rower. W tej chwili to już 8. system w Europie – 168 stacji z 2600 rowerami, z których korzysta na co dzień lub od święta 133 tysiące zarejestrowanych. Rowery były wypożyczane już 1,5 miliona razy. Te liczby udowadniają, że to trafiona inicjatywa"*. Na urodzinach nie mogło zabraknąć tortu, którym częstowała pani prezydent.



Z OSTATNIEJ CHWILI

REMONT SPACEROWEJ AUTOBUSY INACZEJ

Od 8 sierpnia br., od godz. 22.00 - w związku z remontem nawierzchni południowej jezdni ul. Spacerowej – do 12 sierpnia, do godz. 4.00 autobusy linii 119, 131, 167, 168, 422, 501, 519, N31 i N81 zostaną skierowane na trasy objazdowe.

Trasy objazdowe:

- linia **119** (w kierunku pętli MIĘDZYLESIE): **RAKOWIECKA-SANKTUARIUM** – … – Rakowiecka – **Puławska – Dolna** – Chełmska – … – **MIĘDZYLESIE**;
- linia **131** (w kierunku pętli SADYBA): **DW. CENTRALNY** – … – Waryńskiego – **Puławska – Dolna – Belwederska** – Gagarina – … – **SADYBA**;
- linia **167** (w kierunku pętli SIEKIERKI-SANKTUARIUM): **CHOMICZÓWKA** – … – Rakowiecka – **Puławska – Dolna – Belwederska** – Gagarina – … – **SIEKIERKI-SANKTUARIUM**;
- linia **168** (w kierunku pętli WITOLIN): **SPARTAŃSKA** – … – Rakowiecka – **Puławska – Dolna – Chełmska** – Czerniakowska – … – **WITOLIN**;
- linie **422, 501, 519** (w kierunku pętli BRANICKIEGO/STEGNY/WILANÓW (POWSIN-PARK KULTURY)): **DW. CENTRALNY** – … – Waryńskiego – **Puławska – Dolna** – Sobieskiego – … – **BRANICKIEGO/ STEGNY/WILANÓW (POWSIN-PARK KULTURY)**;
- linie **N31 i N81** (tylko w kierunku pętli SADYBA/ BRANICKIEGO): **DW. CENTRALNY** – … – Waryńskiego – **Boya-Żeleńskiego – Bagatela - Belwederska** – Gagarina – … – **STEGNY /BRANICKIEGO**.

Na trasach objazdowych obowiązują przystanki:
- dla linii dziennych zwykłych wszystkie napotkane jako stałe;
- dla linii dziennych przyspieszonych tylko przystanek RAKOWIECKA 01 jako stały;
- dla linii nocnych żadne dodatkowe przystanki.

Zawieszone zostanie funkcjonowanie przystanku **PL. UNII LUBELSKIEJ 07**.

Z OSTATNIEJ CHWILI

FALENICA – AUTOBUSY INACZEJ

Od 9 sierpnia br., od ok. godz. 22.00 - w związku z kolejnym etapem budowy ronda na skrzyżowaniu ulic Patriotów/Bysławska/Młoda – do 19 sierpnia, do ok. godz. 4.00, linie autobusowe 142, 146 (tylko kursy do pętli OLECKA), 161, 213, 305 oraz nocna N72 zostaną skierowane na trasy objazdowe.

Trasy objazdowe:

- linia autobusowa **142** (w kierunku pętli ALEKSANDRÓW) zostanie skrócona do pętli FALENICA (postój na przystanku 02 razem z linią autobusową 146),
- linia autobusowa **146** (tylko kursy do pętli **OLECKA**) – od skrzyżowania ulic Bysławska/ Poezji – zostanie skierowana bezpośrednio ul. Bysławską do pętli **FALENICA** (tak jak kursy podstawowe tej linii),
- linia autobusowa **161** (tylko w kierunku pętli **ZBÓJNA GÓRA**) – od skrzyżowania ulic Olecka/ Początkowa – zostanie skierowana ciągiem ulic: Początkowa – Kosodrzewiny – Poezji – Bysławska – Patriotów i dalej swoją trasą podstawową,
- linia autobusowa **213** (w kierunku pętli **BŁOTA**) zostanie skrócona do przystanku **PKP FALENICA** (zastępczy przystanek **53** zlokalizowany na ul. Walcowniczej przed skrzyżowaniem z ul. Kędzierzyńską). Powrót: od przystanku PKP **FALENICA 04** trasą podstawową w kierunku pętli **GOCŁAW**,
- linia autobusowa **305** (w kierunku pętli **MIĘDZYLESIE**) – od skrzyżowania ulic Patriotów/dojazd do przejazdu kolejowego w Miedzeszynie – zostanie skierowana ciągiem ulic: przejazd kolejowy za stacją Miedzeszyn na wysokości ul. Szafirowej do wschodniej nitki ul. Patriotów – Patriotów – zawrotka na rondzie na skrzyżowaniu ulic Patriotów/Walcownicza – Patriotów i dalej swoją trasą podstawową (powrót: [...] – Patriotów – zawrotka na rondzie na skrzyżowaniu ulic Patriotów/Walcownicza – Patriotów – przejazd kolejowy przed stacją Miedzeszyn na wysokości ul. Szafirowej do zachodniej nitki ul. Patriotów i dalej swoją trasą podstawową,
- nocna linia autobusowa **N72** (w obu kierunkach) – od skrzyżowania ulic Patriotów/dojazd do przejazdu kolejowego w Miedzeszynie – zostanie skierowana ciągiem ulic: przejazd kolejowy za stacją Miedzeszyn na wysokości ul. Szafirowej do wschodniej nitki ul. Patriotów – Walcownicza i dalej swoją trasą podstawową.

Dodatkowo zostanie uruchomiona autobusowa linia zastępcza **Z42** kursująca na trasie: **BŁOTA** – Wał Miedzeszyński – Bysławska – Poezji – Jachowicza – Olecka – Włókiennicza – Michalinki (w prawo) – Patriotów – Józefów: Piłsudskiego – rondo na skrzyżowaniu ulic Piłsudskiego/Graniczna – przejazd kolejowy przed stacją Michalin – Sikorskiego – Warszawa: Patriotów (jezdnia wschodnia)– Walcownicza – Bystrzycka – Ochocza – Narcyzowa – Walcownicza – Petunii – Hiacyntowa – Techniczna – Zagórzańska – Złotej Jesieni – Podkowy – **ALEKSANDRÓW**.

Zostanie zawieszone funkcjonowanie przystanku: **PKP FALENICA 07**, zlokalizowanego na ul. Młodej za skrzyżowaniem z ul. Patriotów w kierunku ul. Derkaczy, obowiązującego jako stały dla linii autobusowych **142** oraz **213**.

W zamian zostaną uruchomione przystanki zastępcze: PKP MIEDZESZYN 51, PKP FALENICA 53, MICHALINKI 52, OLECKA 52, KOSODRZEWINY 52.

UWAGA

Dla linii autobusowych **142, 146, 161, 213, 305** oraz zastępczej **Z42** będą obowiązywać specjalne rozkłady jazdy.

W przypadku korzystania z przejazdu łączonego (linie podstawowe 142, 146, 161 oraz 213 + linia zastępcza Z42), bilet jednorazowy skasowany w jednym z pojazdów tych linii zachowuje ważność w drugim.

PRACOWNICY W RUCHU

„Z pozoru wszystko wydaje się proste – pojazdy kursują wyznaczonymi trasami według ustalonego rozkładu jazdy. Ale wystarczy stłuczka, zerwanie trakcji albo zapadnięcie jezdni... Na to wszystko – siedem dni w tygodniu, 24 godziny na dobę – musi być przygotowany dyżurny ZTM" – o pracy Działu Nadzoru Przewozów ZTM opowiada **Grzegorz Strzelczyk, jego szef**.

Urzędasy, które straciły kontakt z rzeczywistością. Nie mają pojęcia o tym, jak się jeździ komunikacją miejską, ponieważ nie wychodzą zza biurek. Cały dzień kawa i ciasteczka. **Tak w wielkim skrócie można podsumować opinie o pracownikach Zarządu Transportu Miejskiego zamieszczane anonimowo na forach internetowych. Ma Pan takich pracowników u siebie?**



W Dziale Nadzoru Przewozów jest zatrudnionych 81 osób. Ponad 86 procent z nich pracuje na mieście.

Co to oznacza – pracować w Dziale Nadzoru Przewozów?

Dwa rzeczowniki najpełniej oddające specyfikę tej pracy to „nadzór" i „kontrola", oczywiście w odniesieniu do komunikacji miejskiej. W ciągu doby kursuje ponad 1500 autobusów, około 400 tramwajów oraz 32 pociągi metra i 19 pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej. Z pozoru wszystko wydaje się proste – pojazdy kursują wyznaczonymi trasami według ustalonego rozkładu jazdy. Ale wystarczy stłuczka, zerwanie trakcji albo zapadnięcie jezdni... Na to wszystko – siedem dni w tygodniu, 24 godziny na dobę – musi być przygotowany dyżurny ZTM.

Wyobraźmy więc sobie zerwanie sieci trakcyjnej na skrzyżowaniu al. Jana Pawła II z Al. Jerozolimskimi. Co to w praktyce oznacza dla dyżurnego?

Centralnym miejscem Zarządu Transportu Miejskiego – jak sama nazwa wskazuje – jest centrala ruchu, czyli miejsce do którego przez całą dobę spływają informacje o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej. Spróbujmy przeanalizować wspomnianą sytuację – na jednym z najbardziej ruchliwych skrzyżowań w mieście stają tramwaje. Dojeżdżają kolejne i utykają. Pasażerowie zaczynają się denerwować. Nad tym wszystkim musi zapanować dyżurny ZTM. Po pierwsze – jeżeli uda się przewidzieć, że dana awaria potrwa dłużej, a w przypadku zerwania sieci trakcyjnej zapewne tak będzie – trzeba skierować tramwaje na trasy objazdowe. Jednocześnie dyżurny organizuje komunikację zastępczą. W tym samym czasie do akcji wkraczają dyspozytorzy ZTM, którzy stawiają się na wyznaczonych posterunkach i udzielają wskazówek kierowcom i motorniczym oraz informują o utrudnieniach pasażerów, zarówno tych będących w tramwajach, jak i tych oczekujących na przystankach.

To o czym wspomniałem, to tylko niewielka część obowiązków dyżurnego i dyspozytorów. Chciałbym jednak, żeby o szczegółach opowiedział **Tomasz Gucze** – nasz pracownik, który spędził w centrali ruchu i na mieście niejeden ciężki dzień i noc. */wywiad z Tomaszem Gucze – dyżurnym ZTM - strona 14/*

Podsumowując – centrala ruchu to 24-godzinny monitoring komunikacji miejskiej i jak najszybsza reakcja na awarie i utrudnienia. Został jeszcze drugi rzeczownik, którym scharakteryzował Pan Dział Nadzoru Przewozów – „kontrola".

Gdy Zarząd Transportu Miejskiego nie istniał, czyli przed 1993 rokiem, za komunikację miejską odpowiedzialne były Miejskie Zakłady Komunikacyjne. Wówczas rzetelna kontrola właściwie nie istniała. Przyczyna była bardzo



prosta – jeżeli ten sam podmiot organizuje, realizuje i jednocześnie kontroluje komunikację zbiorową w mieście, nie jest w stanie jej obiektywnie ocenić. To była jedna z przesłanek do powołania instytucji o zakresie działalności Zarządu Transportu Miejskiego, czyli odpowiedzialnej za organizację, nadzór i kontrolę komunikacji miejskiej w aglomeracji warszawskiej.

Co zatem kontroluje Zarząd Transportu Miejskiego?

Łatwiej byłoby odpowiedzieć na pytanie, czego nie kontroluje... Sprawdzamy punktualność, stan techniczny pojazdów komunikacji miejskiej, klimatyzację latem, a zimą ogrzewanie, stan infrastruktury przystankowej, oznakowanie taboru...

Wielu pasażerów zapewne poddałoby w wątpliwość fakt kontroli klimatyzacji w pojazdach komunikacji miejskiej. Co roku latem pojawiają się zarzuty – sauna w autobusach, za zimno w tramwajach, kierowcy nie odblokowują okien. Przypomnijmy, czego powinni oczekiwać pasażerowie w tym zakresie.

Zacznijmy od tego, że nie wszystkie pojazdy komunikacji miejskiej są wyposażone w klimatyzację. Obecnie jest ona zamontowana w ponad 60 proc. autobusów i ponad 37 proc. tramwajów. Mówię o tym, ponieważ często dostajemy skargi na niedziałającą klimatyzację w pojazdach, w których jej po prostu nie ma. Wszystkie autobusy, tramwaje i pociągi SKM wyposażone w klimatyzację są oznaczone piktogramami „Pojazd klimatyzowany", a dodatkowo na dachach wyposażonych w klimatyzację autobusów są zamontowane duże, charakterystyczne urządzenia.

Wracając do wytycznych dotyczących klimatyzacji, których muszą przestrzegać przewoźnicy – temperatura w pojeździe nie powinna przekraczać 25 stopni Celsjusza. Uprzedzę jednak od razu, że w przypadku upałów jest bardzo trudno osiągnąć taką temperaturę. I nie wynika to ze złej woli przewoźników czy kierowców, tylko z podstawowej cechy komunikacji miejskiej, jaką jest jej dostępność. Autobusy i tramwaje zatrzymują się często, wciąż są otwierane drzwi, więc do środka wpada gorące po-wietrze. Dlatego w pojazdach klimatyzowanych są zablokowane okna, a drzwi otwiera się za pomocą ciepłego guzika.

W przypadku awarii klimatyzacji, prowadzący pojazd powinien otworzyć szyberdachy i odblokować okna.

Często pojawiają się zarzuty, że kierowcy nie włączają klimatyzacji, ponieważ oszczędzają paliwo.

Zdarzają się takie przypadki. Klimatyzacja jest funkcją, która wpływa na zużycie paliwa. Przewoźnicy czasem starają się szukać oszczędności w ten sposób, ale niewłączona lub niesprawna klimatyzacja jest jednoznaczna z nałożeniem przez nas kary finansowej. W ubiegłym roku obowiązywały bardzo restrykcyjne zasady, co miało związek z dużą liczbą uchybień w tym zakresie. Płaciliśmy przewoźnikom niższe stawki za półkursy zrealizowane od momentu stwierdzenia awarii klimatyzacji do momentu zjazdu pojazdu do zajezdni. W efekcie nałożone kary zamknęły się w kwocie ponad 400 tys. zł.

Wspomniał Pan także o kontroli punktualności. Obok klimatyzacji to chyba jeden z „popularniejszych" tematów wśród pasażerów?

To prawda, pasażerowie narzekają, że komunikacja miejska jest niepunktualna. Ale dane mówią same za siebie – w ciągu kilkunastu ostatnich lat dokonał się niesamowity postęp. Obecnie ponad 90 proc. kursów autobusowych i tramwajowych to kursy zrealizowane zgodnie z rozkładem jazdy. W przypadku pociągów SKM i metra wskaźnik punktualności jest bliski 100 proc.

Wyniki pomiarów punktualności są korzystne, ponieważ w przypadku autobusów godziny odjazdów są spisywane na pętlach. Nikt nad tym nie panuje, czy tak trudno przewidzieć, że w danym miejscu będą tworzyły się korki i inaczej ułożyć rozkłady jazdy? Zapewne spotkał się Pan z takimi zarzutami?

Nie wiem skąd się wzięło przypuszczenie, że godziny odjazdów autobusów spisujemy na pętlach. Zdarza się to w przypadkach, gdy na pętli znajduje się ekspedycja, a jednym z obowiązków jej pracownika jest zbieranie danych na temat czasu przyjazdów i odjazdów autobusów. Zdecydowaną większość pomiarów wykonujemy na tzw. przystankach przelotowych, czyli na trasie danej linii. Przykładowo, kontroler ruchu stoi sześć godzin na przystanku Płowiecka i spisuje godziny odjazdów. Inaczej jest w przypadku tramwajów. Od przewoźnika otrzymujemy automatycznie wygenerowane dane dotyczące czasu odjazdu pojazdów z przystanków, a naszym zadaniem jest porównanie ich z rozkładami jazdy. Podobnie jest w przypadku metra, z tym, że tutaj nie sprawdzamy godzin odjazdów ze stacji, a odstępy pomiędzy kursami.

Jeżeli chodzi o korki i uwzględnianie ich w czasie przejazdów autobusów pomiędzy przystankami – tam, gdzie jest to możliwe bierzemy je pod uwagę. W Warszawie są takie ulice – zresztą powszechnie znane kierowcom, jak i osobom korzystającym z komunikacji miejskiej – którymi przez większość dnia nie da się płynnie przejechać . Wówczas dla linii autobusowych nimi kursujących planujemy dłuższe postoje na pętlach. Autobusy z dużym prawdopodobieństwem dojeżdżają do pętli opóźnione, ale w następny kurs wyjeżdżają punktualnie.

Pozostają jeszcze najtrudniejsze, czyli nieprzewidziane sytuacje. Wystarczy, że dojdzie do wypadku i w ciągu bardzo krótkiego czasu tworzy się korek. Niestety, stoją w nim także autobusy i nie ma co ukrywać – podjeżdżają na przystanki opóźnione. Nie jest jednak tak, że wówczas stoimy, przyglądamy się i czekamy aż problem sam się rozwiąże. Gdy utrudnienia się znaczne wprowadzamy bezpośrednie sterowanie ruchem. Oznacza to, że dla kierowców wyznacznikiem nie jest już rozkład jazdy, tylko polecenie dyspozytora, który dyżuruje na pętli. On doskonale wie, kiedy odjechał poprzedni autobus i o której wypuścić w trasę następny, tak aby pasażerowie nie czekali długo na przystanku.

> *Dane mówią same za siebie – w ciągu kilkunastu ostatnich lat dokonał się niesamowity postęp. Obecnie ponad 90 proc. kursów autobusowych i tramwajowych to kursy zrealizowane zgodnie z rozkładem jazdy*

Czy nadejdzie kiedyś taki dzień, że będziemy mogli nastawiać zegarki bazując na kursowaniu komunikacji miejskiej?

Nie wiem, być może nadejdzie, ale obecnie osiągnięcie 100-procentowej punktualności komunikacji miejskiej jest niemożliwe. Przede wszystkim w Warszawie wciąż bardzo popularny jest transport indywidualny – im więcej samochodów osobowych wyjeżdża na ulice, tym większe prawdopodobieństwo, że utkniemy w korku. Warszawa na szczęście doczekała się ponad 40 km buspasów, po których – nie stojąc w korkach – mogą jeździć stołeczne autobusy oraz pojazdy uprzywilejowane. Niestety są takie miejsca, gdzie nie da się ich wytyczyć.



Poza wciąż obowiązującą u nas modą na poruszanie się po mieście samochodem osobowym, często w pojedynkę, musimy pamiętać, że Warszawa jest miastem bardzo dynamicznie rozwijającym się. Realizowane są liczne inwestycje, które – niestety – czasem wiążą się z utrudnieniami w ruchu. Utrudnienia są

jednak tymczasowe, a po ich zakończeniu możemy liczyć na poprawę warunków życia w mieście, w tym na szybsze i sprawniejsze przemieszczanie się.

Pasażerowie skarżą się na prowadzących pojazdy, że zatrzaskują drzwi przed nosem, że szarpią podczas jazdy, że są nieuprzejmi. Czy Zarząd Transportu Miejskiego sprawdza, jak ze swoich obowiązków wywiązują się osoby prowadzące pojazdy?

Na początek uściślijmy – ZTM nie zatrudnia kierowców, motorniczych czy maszynistów. Osoby te pracują dla spółek przewozowych. Ale myślę, że grupę osób prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej można porównać z każdą inną grupą zawodową. Większość osób pracuje z zaangażowaniem i robi to dobrze, ale zdarzają się też osoby, które nie powinny wykonywać tego zawodu. ZTM nie kontroluje zachowania kierowców w czasie pełnienia obowiązków służbowych, to jest rola pracodawcy. Nie zmienia to faktu, że interweniujemy u przewoźnika, gdy wpływają do nas skargi.

Wracając do przytoczonych w pytaniu przykładowych skarg, chciałbym odnieść się do zatrzaskiwania drzwi przed nosem. Osoby prowadzące pojazdy w zdecydowanej większości nie robią tego złośliwie. Po pierwsze, po zamknięciu drzwi patrzą w lusterko od strony jezdni, ponieważ chcą włączyć się bezpiecznie do ruchu i po prostu mogą nie zauważyć dobiegających pasażerów. Po drugie, pamiętajmy, że kierowcy są rozliczani z punktualności, więc nie mają możliwości, aby stać na przystanku dłużej, niż to konieczne.

Gdy rozmawialiśmy o kontrolach punktualności wspomniał Pan o ekspedycjach. Kilka lat temu Zarząd Transportu Miejskiego rozpoczął tworzenie własnych ekspedycji. Jaka jest ich rola i czy nie dublują podobnych jednostek prowadzonych przez przewoźników?

Nazwa jest taka sama, ale role ekspedycji ZTM i przewoźników różne. Ekspedycje spółek przewozowych są zapleczem technicznym dla prowadzących pojazdy. Ekspedycje ZTM można nazwać stałymi punktami kontrolnymi. Pracujący w nich kontrolerzy ruchu sprawdzają czasy przejazdów i odjazdów, klimatyzację, czystość oraz stan techniczny pojazdów. A gdy jest taka potrzeba są odpowiedzialni za bezpośrednie sterowanie ruchem. Obecnie funkcjonuje pięć ekspedycji ZTM: Marymont, Młociny, Esperanto, P+R Al. Krakowska i Dworzec Wschodni od strony ulicy Lubelskiej. Początkowo planowaliśmy utworzenie takich jednostek na wszystkich większych pętlach, ale niestety kryzys i ograniczenie środków na komunikację zweryfikowały nasze plany.

Wygląda na to, że dla pracowników Działu Nadzoru Przewozów każdy dzień jest pełen wyzwań. Ale gdyby miał Pan wybrać jedno wydarzenie, wyzwaniem wyzwań, to byłoby to...

Każda impreza, koncert, wizyta, czy parada, które przyciągają dużo osób są dla nas ogromnym wyzwaniem. Nie jestem w stanie wskazać jednego, konkretnego wydarzenia... Na pewno zeszłoroczne Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej były skomplikowanym przedsięwzięciem, przede wszystkim ze względu na czas trwania. Z kolei do krótkotrwałych, ale bardzo wymagających – pod względem organizacyjnym – wydarzeń należą m.in. coroczna akcja Znicz, czyli komunikacja miejska w okresie Wszystkich Świętych oraz organizacja komunikacji w trakcie wizyt głów państw. Najtrudniej było, gdy w 2011 roku Warszawę odwiedził prezydent USA, Barack Obama. Musieliśmy zorganizować komunikację miejską, ale nie bardzo wiedzieliśmy, jak zaplanować trasy zastępcze, ponieważ trasa przejazdu prezydenta była... tajna. Ale na szczęście poradziliśmy sobie, ponieważ – jak wspomniałem wcześniej – dyżurny i dyspozytorzy ZTM muszą być przygotowani na wszystko siedem dni w tygodniu, 24 godziny na dobę.



SENTYMENT DO DRUGIEJ ZMIANY

Zapis *„8.01. Broniewskiego/Galla Anonima. TW wypadek obcych>oba”* – rozszyfruje **Tomasz Gucze, dyspozytor w Dziale Nadzoru Przewozów Zarządu Transportu Miejskiego**, a także dyżurny ruchu, m.in. podczas Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012.

Pamięta Pan piątkowe popołudnie i wieczór sprzed ośmiu lat, a dokładnie z 29 lipca 2005 roku?

Pamiętam. To był jeden z najtrudniejszych dyżurów. Po 17.00 nad Warszawą przeszła ogromna nawałnica, a na dodatek wiał silny wiatr. W ciągu pół godziny komunikacja tramwajowa w Warszawie właściwie stanęła. Zgłoszenia o uszkodzonej – zazwyczaj przez przewrócone drzewa lub połamane gałęzie – sieci trakcyjnej napływały jedno za drugim. Skrzyżowanie Nowowiejskiej i al. Niepodległości, Metro Wilanowska, Jagiellońska, Grochowska, Waszyngtona – to tylko niektóre ulice, które teraz sobie przypominam, a wtedy zostały bez komunikacji tramwajowej. Autobusy w miarę możliwości kursowały, aczkolwiek mogliśmy wtedy zapomnieć o rozkładach jazdy.

Wspomniał Pan, że działo się to około godziny 17.30 – 18.00. To godziny popołudniowego szczytu komunikacyjnego, czyli tłum ludzi chcących wrócić po pracy do domu. Czy im się to udało? Wytyczyliście trasy objazdowe, uruchomiliście komunikację zastępczą?

Wspominając tamten dzień, mam przed oczami scenę z filmu „Miś” o dniu pieszego pasażera. I niestety – to był właśnie taki dzień. Tramwaje nie kursowały, a co gorsza – ściągnięcie ich do zajezdni wymagało nadludzkich możliwości. Awarie, połamane drzewa, zalane torowiska i zerwana sieć trakcyjna skutecznie to uniemożliwiały, a rano teoretycznie komunikacja miała funkcjonować normalnie. Pamiętam, że część motorniczych z własnej inicjatywy została w swoich tramwajach przez całą noc i ich pilnowała. Do dziś nie wiem, jakim cudem, ale w sobotę rano tramwaje wyjechały w trasy.

Pasażerowie próbowali wracać do domów autobusami, które w pewnym sensie zaczęły żyć własnym życiem. Często kierowcy na własną rękę musieli omijać podtopione odcinki ulic, aby tylko wydostać się z najbardziej zalanych obszarów. W takich warunkach nie było mowy o organizowaniu komunikacji zastępczej. Najważniejsze było zabezpieczenie miejsc awarii, tak aby nikt z pasażerów i osób kierujących pojazdami nie ucierpiał.



Powiedział Pan, że był to jeden z trudniejszych dyżurów w pańskiej karierze. Jak w takim razie wygląda standardowy dzień pracy dyżurnego ZTM?

W „słowniku” dyżurnego ZTM nie ma pojęcia „standardowy dzień pracy”. Oczywiście określają je, odgórnie opracowane, procedury, jak postępować w określonych przypadkach, np. wypadku z udziałem pojazdu komunikacji miejskiej, awarii tramwaju lub wstrzymania kursowania metra. Ale nie jesteśmy w stanie przewidzieć wszystkiego, co może wydarzyć się w mieście i jednocześnie będzie miało wpływ na funkcjonowanie komunikacji. Spróbuję więc przybliżyć – na bardzo ogólnym poziomie – zasady pracy dyżurnego.

Zacznijmy może od miejsca, czyli Centrali Ruchu ZTM. W obecnym miejscu pracujecie od niedawna.

Do zeszłego roku Centrala Ruchu mieściła się przy ulicy Dzielnej 78. Przed Mistrzostwami Europy w Piłce Nożnej 2012 przenieśliśmy się na Żelazną 61, do pomieszczenia od początku zaprojektowanego w tym celu. W Centrali Ruchu znajdują się cztery stanowiska – dla głównego dyżurnego, dyżurnego od komunikacji szynowej, dyspozytora przystankowego i dodatkowe stanowisko przygotowane z myślą o obsłudze dużych wydarzeń.

Układ stanowisk nie jest przypadkowy. Najbardziej wysunięte do przodu, najbliżej ekranu, na którym przez całą dobę działa serwis informacyjny znajduje się stanowisko głównego dyżurnego. Kolejne dwa są cofnięte, a czwarte ustawione jest za nimi. Niestety, pełne wykorzystanie możliwości Centrali Ruchu pozostaje w sferze marzeń. Kryzys gospodarczy dotarł także do nas, więc obecnie możemy jedynie pomarzyć o pełnej obsadzie dyżurów, czyli trzech dyżurnych przez całą dobę. Pomimo to, „sala operacyjna" jest przygotowana na ewentualne zwiększenie zadań Centrali Ruchu ZTM.

Załóżmy, że jest czwartek, godzina 6.00. Przychodzi Pan do pracy i...

Zawsze wolałem pracować na drugiej zmianie – od godziny 14.00.

Mniej się wtedy dzieje na mieście?

Wręcz przeciwnie, o godzinie 14.00 zaczyna się popołudniowy szczyt komunikacyjny, który przede wszystkim jest dłuższy od porannego i na ulice wyjeżdża zwykle więcej pojazdów komunikacji miejskiej. Poza tym, trzeba pamiętać, że w okresie jesienno-zimowym wcześniej robi się ciemno, co ma znaczący wpływ na liczbę zdarzeń na drogach, także z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej. Gdy zaczynałem pracę w Zarządzie Transportu Miejskiego, dyżur w godzinach popołudniowych niemal każdorazowo „obfitował" w wypadki i awarie , stłuczki i wypadki z udziałem pieszych. Byłem nowy, chciałem się szybko nauczyć, jak najwięcej, więc odpowiadały mi popołudniowe dyżury. Obecnie np. liczba wypadków z udziałem tramwajów jest nieporównywalnie mniejsza, bowiem oprócz rozwiązań drogowych znacznie zwiększono bezpieczeństwo, m.in. dzięki wyposażeniu tramwajów w tzw. piasecznice (system pozwalający motorniczemu wysypywać suchy piasek na szyny, mokre lub pokryte jesiennymi liśćmi, co znacznie ułatwia hamowanie – przyp. red.). Ale sentyment do drugiej zmiany pozostał.

Obecnie np. liczba wypadków z udziałem tramwajów jest nieporównywalnie mniejsza, bowiem oprócz rozwiązań drogowych znacznie zwiększono bezpieczeństwo, m.in. dzięki wyposażeniu tramwajów w tzw. piasecznice.

A wracając do czwartku, do godziny 14.00. Zaczynam pracę. Moim podstawowym zadaniem jest reagowanie na wszelkie zdarzenia w mieście mające wpływ na funk-



cjonowanie komunikacji miejskiej oraz bieżący nadzór nad jej działaniem w trakcie wprowadzania objazdów i doraźnych zmian tras. Głównym źródłem informacji są przewoźnicy, którzy mają stały kontakt z prowadzącymi pojazdy. Jeżeli cokolwiek się przydarzy – wypadek, drzewo przewróci się na jezdnię, pęknie rura i zaleje jezdnię – ta informacja trafia do nas. W zależności od skali utrudnień podejmujemy wtedy określone działania.

Zostańmy przy wypadku. „8.01. Broniewskiego/Galla Anonima. TW wypadek obcych>oba" – to jeden z wpisów w raporcie dyżurnego. Proszę rozszyfrować, a przede wszystkim wytłumaczyć, dlaczego ZTM ukrywa prawdę o inwazji obcych na warszawską komunikację miejską? :)

Zacznę od zdementowania informacji o obcych. „Obcy" to skrót, którego używamy do określenia pojazdów nie będących środkami komunikacji miejskiej. W naszej pracy każda minuta jest na wagę złota, więc nie mamy czasu na pisanie w raportach pięknych, okrągłych, wielokrotnie złożonych zdań. Jak każda służba mamy swoją nomenklaturę, własne nazwy i określenia miejsc, które nie są popularne i ogólnie znane.

8.01 to godzina. Zapis Broniewskiego/Galla Anonima oznacza skrzyżowanie tych ulic, TW wypadek obcych, czyli wypadek dwóch pojazdów należących do prywatnych osób lub niezwiązanych z komunikacją miejską, który miał wpływ na kursowanie tramwajów.

I co Pan robi po otrzymaniu takiego zgłoszenia?

W przypadku wstrzymania ruchu wysyłam na miejsce nasz radiowóz. Zadaniem dyspozytora jest ocena oraz zabezpieczenie miejsca wypadku. Jeżeli przejazd jest zablokowany kierujemy tramwaje na trasy objazdowe. Chodzi o to, żeby jak najmniej wozów utknęło na torach

w korku. Zanim jednak informacja zostanie przekazana do motorniczych, co najmniej kilka tramwajów już ustawi się w kolejce. I tu także wkracza nasz dyspozytor. Jego zadaniem jest poinformowanie o utrudnieniach pasażerów w tramwajach oraz oczekujących na przystankach. Dalsze kroki zależą od rozwoju sytuacji. Jeżeli przejazd będzie zablokowany poniżej 30 minut, czekamy na usunięcie samochodów z torów i – jeżeli tory i trakcja nie zostały uszkodzone - przywracamy ruch. Z dużym prawdopodobieństwem – dla linii kursujących tym odcinkiem – zostanie wprowadzone bezpośrednie sterowanie, czyli ekspedytorzy pracujący na pętli będą decydowali o czasie odjazdów tramwajów z pętli. Takie kroki podejmuje się, aby tramwaje nie jeździły stadami i aby usprawnić ruch tak, żeby po jakimś czasie zaczęły kursować zgodnie z rozkładem.

> *Komunikacja miejska zmienia się bardzo dynamicznie. To, o czym kilka lat temu nawet nie marzyliśmy staje się faktem.*

A co w przypadku, gdy przejazd jest zablokowany powyżej 30 minut?

Uruchamiamy autobusową komunikację zastępczą na odcinku, na którym nie kursują tramwaje. Największym problemem w takiej sytuacji są autobusy, a właściwie ich brak. Szukamy w rezerwie Miejskich Zakładów Autobusowych, a w najbardziej ekstremalnych przypadkach zawieszamy wybrane kursy na danej linii i ściągamy wozy na linię zastępczą.

Z jednej strony na dyżurnym ZTM ciąży ogromna odpowiedzialność, ale z drugiej jest to zajęcie o szerokim spektrum samodzielności, a to bardzo pożądany element pracy zawodowej.

Nie zawsze tak było. W 1993 roku, po utworzeniu Zarządu Transportu Miejskiego rola dyżurnego ZTM była marginalna. Co prawda poprzeczka była ustawiona bardzo wysoko, ponieważ jego podstawowym zadaniem było egzekwowanie od przewoźników jakości wykonywanych usług, w tym właściwego reagowania na utrudnienia w ruchu. W praktyce wyglądało to jednak tak, że – tylko w godzinach pracy biura – dyżurny ZTM siedział z dyżurnym MZA i operatorem TW w jednym pomieszczeniu przy ulicy Corazziego. Prowadził rejestr wydarzeń oraz, oprócz innych zadań, obsługiwał szafę.

Szafę?

Głównym elementem ówczesnej Centrali Ruchu, o której wspomniałem była stara centrala telefoniczna, czyli szafa. Obsługiwała wszystkie połączenia z numerem 995, czyli numerem pogotowia komunikacji miejskiej. Pod ten numer mogli bezpłatnie dzwonić z budek telefonicznych prowadzący pojazdy i zgłaszać awarie i wypadki. Pamiętajmy, że telefonia komórkowa wówczas dopiero raczkowała, a o bezpośredniej łączności z pojazdami można było tylko pomarzyć.

Kiedy obsługa szafy przestała być głównym zadaniem dyżurnego ZTM?

To nie było jego główne zajęcie. Powoli wszystko zaczęło się zmieniać w 1997 roku. Zaobserwowano, że mimo funkcjonowania dwóch nadzorów ruchu przewoźników – MZA i TW, w przypadku awarii komunikacji brakowało koordynacji na ogólnym poziomie. Przyczyna tkwiła w tym, że przewoźnicy zajmowali się głównie usuwaniem awarii. Brakowało organu, który by te wszystkie działania skoordynował, a dodatkowo zajął się kierowaniem pojazdów na trasy objazdowe i uruchamianiem komunikacji zastępczej. Rok 2000 był w tym zakresie przełomowy, ponieważ wtedy dyżurny ZTM stał się prawdziwym dyżurnym miejskim, który decyduje, a nie opiniuje.

Jak będzie wyglądało to stanowisko za pięć, dziesięć lat?

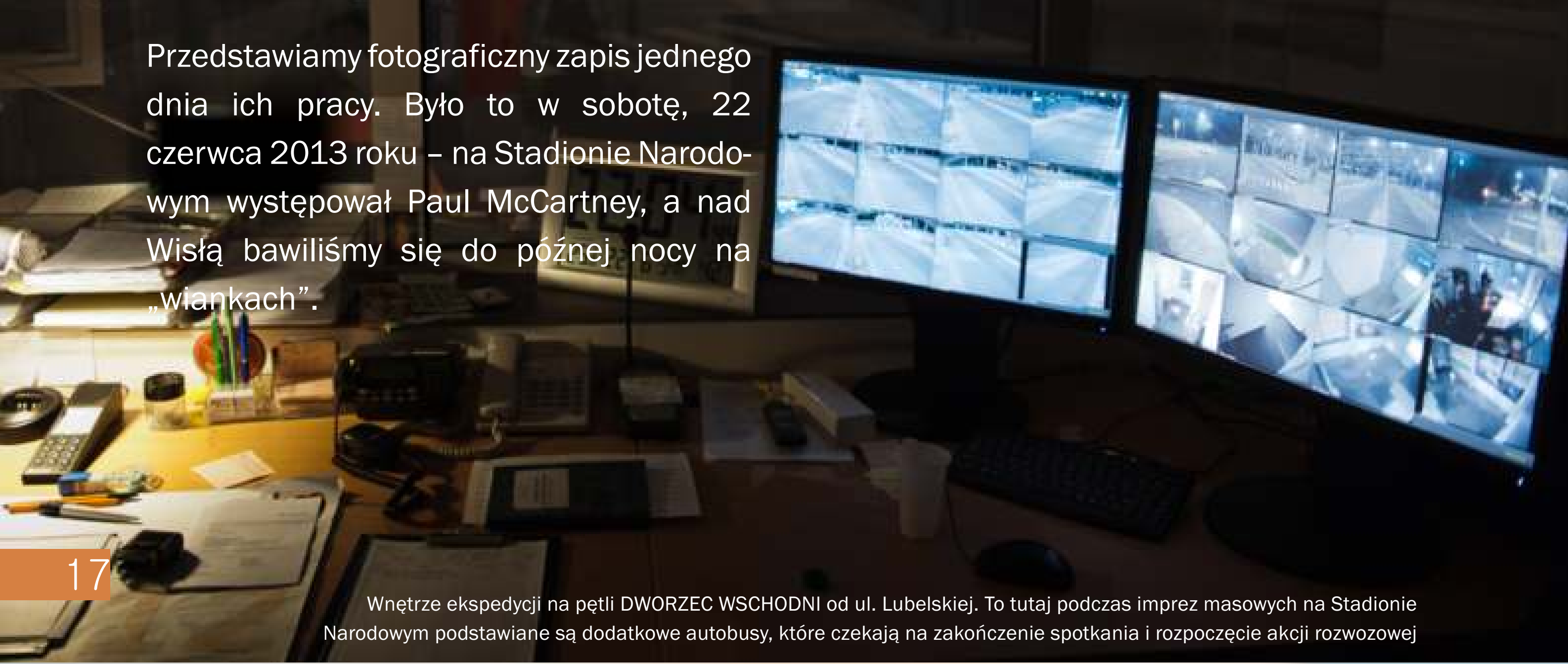
Komunikacja miejska zmienia się bardzo dynamicznie. To, o czym kilka lat temu nawet nie marzyliśmy staje się faktem. Trudno więc przewidzieć, jak będzie wyglądała komunikacja za kilka czy kilkanaście lat. Mogę tylko mówić o własnych marzeniach, czyli wielkiej Centrali Ruchu, która pod jednym dachem skupi dyżurnego ZTM i dyżurnych wszystkich przewoźników, bo w tej dziedzinie najważniejsza jest błyskawiczna komunikacja... między ludźmi.



MONITORING PRZEZ CAŁĄ DOBĘ, CZYLI...

...pracownicy Działu Nadzoru Przewozów w ruchu. W centrali przy Żelaznej dyżurni przez 24 godziny prowadzą monitoring komunikacji miejskiej. Muszą szybko reagować na awarie i utrudnienia. Pracownicy w ruchu kontrolują praktycznie wszystko – punktualność, stan techniczny pojazdu, oznakowanie taboru, przystanki, klimatyzację i ogrzewanie (w zależności od pory roku).

Przedstawiamy fotograficzny zapis jednego dnia ich pracy. Było to w sobotę, 22 czerwca 2013 roku – na Stadionie Narodowym występował Paul McCartney, a nad Wisłą bawiliśmy się do późnej nocy na „wiankach".



Wnętrze ekspedycji na pętli DWORZEC WSCHODNI od ul. Lubelskiej. To tutaj podczas imprez masowych na Stadionie Narodowym podstawiane są dodatkowe autobusy, które czekają na zakończenie spotkania i rozpoczęcie akcji rozwozowej



Czy wszystko jedzie dobrze? Musimy być pewni, że kierujemy pojazd na dobrą trasę objazdową. Grzegorz Badurka i Janusz Dziemieszczyk na posterunku



Spokój? Nie. Trwa koncert, po którym rozpocznie się ciężka praca przy sterowaniu linii. Jacek Piotr Cegiełka i Krzysztof Lipnik czekają...



„ Gotów na tłum, gotów na rozwóz, gotów do pracy”. Janusz Dziemieszczyk przed rozpoczęciem kursowania linii 902, którą po koncercie fani Beatlesów wrócą do domu.



Jacek Piotr Cegiełka i Krzysztof Lipnik za chwilę zaczną kierować ruchem



Marcin Kozoń z krótkofalówką. Gdy potrzeba szybko skontaktować się ze wszystkimi posterunkami ruchu i podać aktualny etap zmian nie ma czasu na dzwonienie do każdego z osobna. Radio w tym momencie jest najlepszym środkiem komunikacji



Żeby szybko dojechać do wypadku, w miejsce objazdu należy mieć odpowiedni wóz



Tomasz Gucze na stanowisku pracy dyżurnego Ruchu ZTM



Jedzie? Tak jedzie. Zgadza się. Wszystko według planu – stwierdza zadowolony Grzegorz Strzelczyk



Czy klimatyzacja działa? Trzeba sprawdzić! Kontroli poprawności działania urządzeń dokonuje Robert Siedlecki



Spokojnie, można pojechać tam (Jacek Cegiełka)





Robert Siedlecki i Zbigniew Zaborniak z MZA rozumieją się bez słów



Szybka łączność to podstawa skuteczności w terenie...



...ale ołówek i papier też potrzebny

CZY TRAMWAJ POŁĄCZY GRANICE?

W kolejnym artykule z cyklu „Tam, gdzie kiedyś dzwoniły tramwaje" nie opuszczamy Dolnego Śląska. Odwiedzamy Zgorzelec, w którym (jako niemieckim Görlitz) sieć tramwajową rozbudowano na obu brzegach Nysy Łużyckiej. Rzeka, którą w 1945 roku przebiegła granica polsko-niemiecka, podzieliła miasto na dwa odrębne, dwunarodowe ośrodki. Prawobrzeżna część torowisk, leżąca po polskiej stronie, z racji niewielkiej długości i braku dostępu do zajezdni, została zlikwidowana. Natomiast w niemieckim Görlitz tramwaje dzwonią do dziś i myśli się o ich dalszym rozwoju. Czy z czasem dojadą i do Zgorzelca?



Konnym po „normalnym" torze...

Pierwsze próby uruchomienia regularnej komunikacji szynowej w Görlitz sięgają końca XIX wieku. Jak w wielu miastach, poszukiwano wtedy efektywnego i szybkiego środka transportu, łączącego intensywnie rozbudowujące się dzielnice. W 1882 roku otwarto linię tramwaju konnego. Łączyła ona dworzec kolejowy z Nikolaigraben. Zastosowano wówczas normalny prześwit szyn – 1435 mm. W ciągu następnych lat sukcesywnie rozbudowywano system torowisk i poddawano go różnym przebudowom. Pod koniec XIX wieku sieć składała się już z trzech linii, „rozchodzących się" spod dworca kolejowego.

Elektryfikacja i wąski tor

W 1897 roku postanowiono zelektryfikować tramwaje w Görlitz. Podjęto też decyzję o zmianie prześwitu szyn z normalnego na wąskotorowy – 1000 mm – charakterystyczny dla mniejszych miast. Do istniejącej sieci linii dobudowano kolejną – z przystanku Kreisbahnhof, przez śródmieście, mostem nad Nysą Łużycką, do restauracji Stadt „Prag", znajdującej się na terenie dzisiejszego Zgorzelca.

W kolejnych latach linię po przyszłej polskiej stronie wydłużono. W 1900 roku powstał prawie dwukilometrowy odcinek torów do mostu nad Czerwoną Wodą w miejscowości Moys (dziś to dzielnica Zgorzelca – Ujazd). Linia była jednotorowa, zakończona ślepym torem. Biegła środkiem jezdni oraz lewą stroną dzisiejszych ulic Warszawskiej i Łużyckiej.

W 1905 roku od linii tej poprowadzono krótki, 250-metrowy odcinek torowiska. Zaczynał się zaraz za mostem na Nysie, a kończył na terenie Dolnośląskiej Wystawy Rzemiosła i Przemysłu. Linia zbudowana specjalnie na tę okazję cieszyła się ogromnym zainteresowaniem. Po zakończeniu wystawy, została ona zlikwidowana. Jednak wagony kupione specjalnie na tę okazję dalej kursowały po mieście, a jeden z nich (o numerze bocznym 29) zachował się do naszych czasów. Można go podziwiać w Görlitz, podczas okolicznościowych przejazdów i historycznych wystaw.

W następnych latach układ całej sieci w Görlitz zasadniczo nie zmieniał się. W 1907 roku zbudowano jedynie



fot. fotopolska.eu



fot. fotopolska.eu

linię do Klinikum, wykorzystując w części zdemontowane torowisko z linii „wystawowej". Najprawdopodobniej z przyczyn ekonomicznych nie udało się wybudować przedłużenia linii tramwajowej z Moys do miejscowości Sulików, oddalonej o około 8 kilometrów.

Lata I wojny światowej to czas niekorzystnych zmian w funkcjonowaniu tramwajów. Zlikwidowana została linia okólna w śródmieściu, a na pozostałych odcinkach ograniczono częstotliwość kursowania pojazdów. Poprawa sytuacji nastąpiła dopiero w latach 20. XX wieku. Kontynuowano rozbudowę linii (do Rauschwalde i do Leschwitz), a część odcinków przebudowano na dwutorowe, umożliwiając zwiększenie przepustowości i częstotliwości.

Przez kolejne lata układ torowisk nie zmieniał się i do końca II wojny światowej funkcjonował bez większych problemów. Modyfikowano jedynie relacje poszczególnych linii, dostosowując je do bieżących potrzeb.

W Zgorzelcu nie chcieli szyn

Po zakończeniu II wojny światowej i przejęciu miasta przez Armię Czerwoną, komunikacja miejska przestała funkcjonować. Jeszcze w trakcie walk, 17 maja 1945 roku wysadzono wszystkie mosty na Nysie, w tym i ten, po którym przebiegała linia tramwajowa do Moys. Doprowadziło to do odcięcia całej prawobrzeżnej części torowisk od reszty sieci.

Na mocy powojennych ustaleń, miasto zostało podzielone granicą polsko-niemiecką, wyznaczoną na Nysie Łużyckiej. Z dawnego niemieckiego Görlitz wydzielono polski Zgorzelec, obejmujący całą prawobrzeżną część miasta.

W powracającym do życia Görlitz szybko uruchomiono tramwaje na niemieckiej części sieci. W czerwcu 1945 roku ruszyły pierwsze dwie linie. Nie brano natomiast pod uwagę wznowienia ruchu po polskiej stronie. Brak własnej zajezdni, a także stosunkowo niewielki odcinek torowiska, jakim dysponowali Polacy przekreślał sensowność tworzenia osobnej sieci tramwajowej. O uruchomieniu tramwaju transgranicznego, z powodów politycznych, nie było mowy. W związku z tym, torowisko w Zgorzelcu zostało rozebrane, a ostatnie jego fragmenty zdemontowano lub zalano asfaltem w latach 60. ubiegłego wieku.



fot. Maciej Beister



fot. Maciej Beister

Co pozostało po linii do Zgorzelca?

Po dawnej linii do prawobrzeżnej części Görlitz pozostało kilka zauważalnych śladów. Najbardziej „okazałe" znajdują się jednak po niemieckiej stronie. Pierwszy z nich to tzw. trójkąt torowy na Postplatz, wykorzystujący fragment tej dawnej linii. Kilkadziesiąt metrów za nim, w kierunku Zgorzelca, torowisko znika pod asfaltem. Natomiast ostatni widoczny fragment oryginalnego toru z linii do Moys nadal wystaje spod asfaltu na Brailestrasse.

Ponadto, zarówno po niemieckiej, jak i po polskiej stronie można znaleźć wiele haków i rozet, zakotwionych w ścianach domów i kamienic, stojących przy nieistniejącej już trasie.

Pozostaje mieć nadzieję, że sytuacja tramwajów w Görlitz zacznie się poprawiać, a z czasem powrócą też do Zgorzelca.

tekst: Maciej Beister
Wykorzystano: Magoń H., Podobiński J., 2012, „Tramwaje dolnośląskie...", wyd. Eurosprinter, Rybnik.

Za Nysą też niepewnie

Kolejne lata to już historia wyłącznie niemieckiej części linii tramwajowych. W latach 60. XX w. dokonano pierwszych znaczących zmian w układzie torowisk od czasu wojny. Wydłużono linię z Klinikum do Virchowstrasse, a fragment dawnej linii do Moys, kończący się przy moście granicznym na Nysie zlikwidowano. W latach 80. zamknięto linię do Weinhubel i Rauschwalde. Tę pierwszą otworzono na nowo w 1992 roku. Ostatnim, smutnym wydarzeniem była w 2007 roku likwidacja linii do Virchowstrasse.

Między innymi z tego powodu przyszłość tramwajów w Görlitz wydaje się być niepewna. Na dwóch funkcjonujących liniach tramwaje kursują z mało atrakcyjną, 20-minutową częstotliwością. Co jakiś czas powraca pomysł odbudowy linii tramwajowej do Zgorzelca, który tak, jak inne koncepcje rozbudowy tras pozostają na papierze.



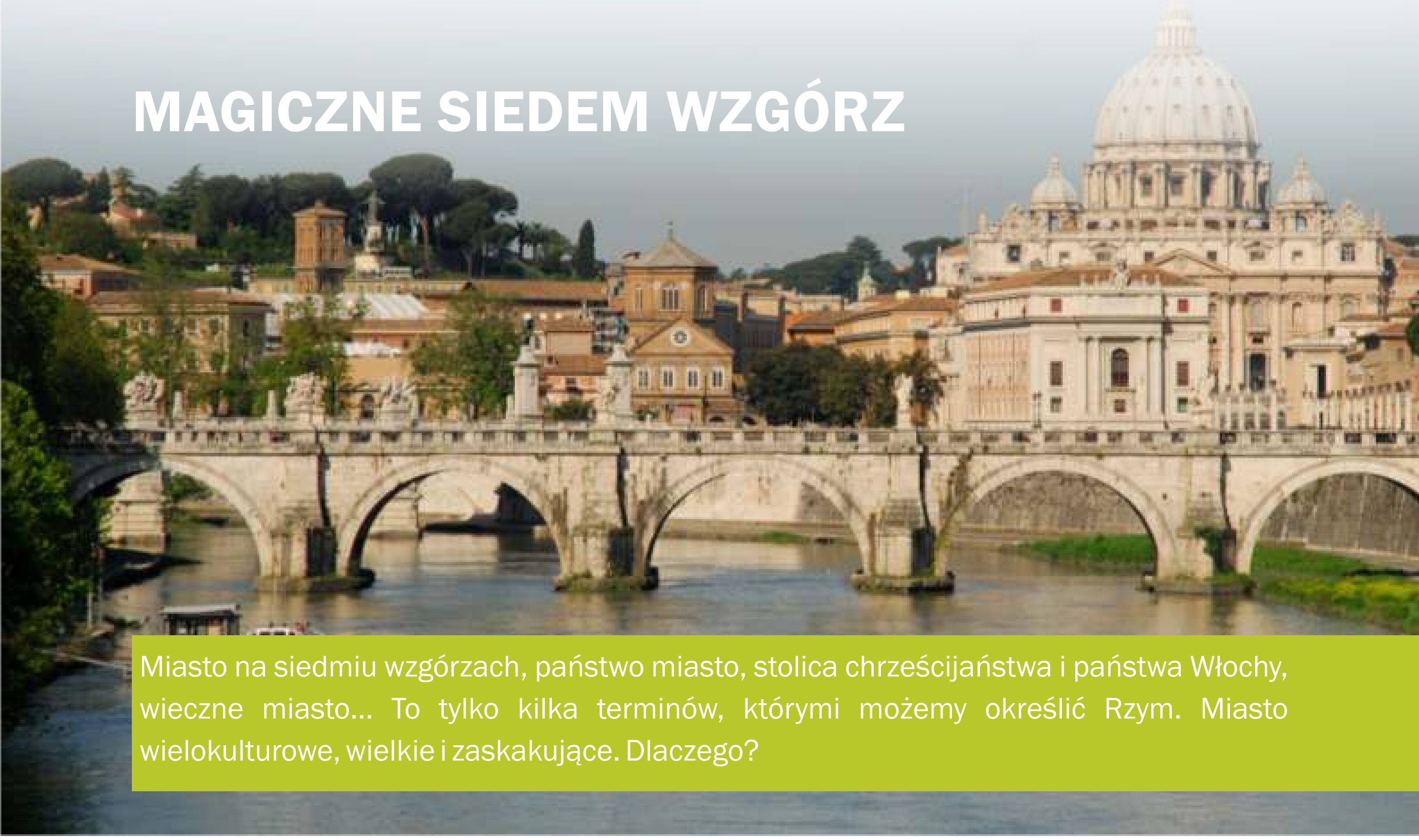
fot. Maciej Beister



fot. Urząd Miasta Zgorzelec

Zgorzelec to miasto i gmina, położone w zachodniej części województwa dolnośląskiego. Jest miastem przygranicznym – przez most na Nysie Łużyckiej można dostać się do jego niemieckiej części – Görlitz, a dalej do Niemiec. Jest oddalone o około 30 km od granicy z Czechami. Leży w polskiej części Łużyc Górnych, w Obniżeniu Żytawsko-Zgorzeleckim. Z racji dogodnej lokalizacji, w pobliżu autostrady A4, oraz bliskości Niemiec i Czech, miasto jeśli licznie odwiedzane przez turystów i przejezdnych, zdążających na południe i zachód Europy. W 2012 roku Zgorzelec liczył ponad 32 tysiące mieszkańców.

MAGICZNE SIEDEM WZGÓRZ



Miasto na siedmiu wzgórzach, państwo miasto, stolica chrześcijaństwa i państwa Włochy, wieczne miasto... To tylko kilka terminów, którymi możemy określić Rzym. Miasto wielokulturowe, wielkie i zaskakujące. Dlaczego?

Na początek pytania

Planując lub przybywając do Rzymu, należy zadać sobie pytanie: co chcemy zwiedzać? Jest to fundamentalne pytanie, gdyż dzięki temu będziemy mogli wybrać rodzaj biletu, którym będziemy się posługiwać. Jeżeli nasza trasa będzie wiodła tylko po tych najpopularniejszych miejscach jak bazylika św. Piotra, fontanna di Trevi, schody hiszpańskie czy Koloseum możemy spokojnie odpuścić sobie kupno biletu... Dlaczego? Wszystkie główne atrakcje turystyczne znajdują się praktycznie obok siebie! Centrum starożytnego Rzymu można z powodzeniem zwiedzać pieszo. Warto jednak kupić sobie jedną butelkę wody. Znów pojawia się pytanie: dlaczego? Otóż ta część miasta jest pełna różnego rodzaju fontann i „nosali", czyli miejsc, gdzie spokojnie można nalać sobie do butelki wodę, która jest chłodna i pomaga w zwiedzaniu. Takich punkcików jest ponad 2,5 tys. w całym mieście! Woda jest rokrocznie badana. Jest nieskazitelnie czysta. Tutaj ważna uwaga: należy rozróżnić małe fontanny i kraniki od tych dużych, tam woda już nie jest taka dobra .

Musimy też nauczyć się chodzenia po mieście. Będąc pierwszy raz w Rzymie można odnieść wrażenie, że przepisy ruchu drogowego to nie prawo tylko zbiór zaleceń, które można, ale nie trzeba stosować. Piesi przechodzą gdzie chcą (nawet na czerwonym), a kierowcy pojazdów nie trąbią. Dlaczego tak się dzieje? Otóż każdy pieszy ma zawsze pierwszeństwo przed samochodem oraz zachowuje zdrowy rozsądek, ponieważ wszyscy przechodzący non stop się rozglądają.

Wybieram komunikację

Jeżeli stwierdzimy, że stare centrum nam nie wystarczy, możemy skorzystać z komunikacji miejskiej. Jest to dobre rozwiązanie, jeżeli chcemy dotrzeć do innych miejsc, np. do bazylik św. Jana, św. Pawła za Murami lub innych obiektów. Na początek oczy-



wiście należy kupić bilet. Można tego dokonać w różnych punktach miasta: na stacjach kolejowych, w biletomatach lub na stacjach metra w specjalnych kioskach. Bilet jednorazowy kosztuje 1,5 euro. Możemy kupić bilet dzienny. Trzeba jednak uważać, ponieważ nie jest on ważny przez 24 godziny, tylko do północny danego dnia i kosztuje 6 euro. Dla osób, które planują nieco dłuższy pobyt przewidziane są bilety trzydniowe za 16,5 euro oraz tygodniowe za 24 euro. Należy sobie wszystko dobrze przeliczyć i zaplanować trasę, bo może się okazać, że same bilety jednorazowe (ważne przez 100 minut, ale tylko na jedną podróż metrem) będą się bardziej opłacały.



Żeby dobrze zaplanować zwiedzanie potrzebny jest rozkład jazdy. I tu pojawia się problem. Duży problem dla turystów. Na przystankach oczywiście znajdziemy tabliczki z numerami linii, jednak poznanie trasy może stać się pierwszym problemem. Wypisane są tylko nazwy ulic, a w nawiasach podana jest liczba przystanków. Jeżeli uda nam się znaleźć odpowiedni autobus, pozostaje czekać. Minutowe rozkłady jazdy spotkamy (i to nie zawsze!) tylko na przystankach początkowych. Na wszystkich innych znajduje się lakoniczna informacja „kursuje w godz. 5.30-22.30" (lub innych wyznaczonych). Częstotliwość także nie jest podawana. Gdzie można takie informacje znaleźć? Na stronie ATAC – organizatora komunikacji miejskiej w Rzymie, która jest oczywiście po włosku i w małej części po angielsku. Niestety, cała strona jest mało intuicyjna i często jej serwer jest przeciążony, przez co staje się niedostępna... Na szczęście podane są na niej mapki komunikacyjne, które bardzo pomagają.



Gdy uda nam się znaleźć odpowiadającą nam trasę możemy skorzystać z trzech środków transportu: autobusu, tramwaju i metra.

Linie dzienne kursują od 6.00 do 24.00. Nocny serwis zapewniają autobusy z początkową literą N. Autobusy często utykają w korkach, są przepełnione. Park taborowy jest różnorodny. Jeżeli natrafimy na autobus zatłoczony, to i tak należy wsiąść. Dlaczego? Po pierwsze nie wiadomo, za ile będzie następny, a po drugie i tak będzie zatłoczony. Linie w centrum kursują średnio co 10 minut, jednak bywają takie, co kursują co godzinę. Kierowca widząc pasażera na przystanku powinien się zatrzymać, jednak prowadzący bardzo często omijają przystanki, dlatego warto jest zawsze machać.



Minusy i plusy taboru

System autobusów jest bardzo rozbudowany. Znacznie mniejszy jest system tramwajowy. Rzym posiada jedynie sześć linii. Tabor, podobnie jak ten autobusowy jest zróżnicowany, jednak bardzo niewygodny. Kursujące składy niskopodłogowe są fatalnie zaprojektowane. Wąskie przejścia i za duże nagromadzenie siedzeń powoduje duży tłok i zmniejsza wygodę pasażerów. Na szczęście jest to rekompensowane wysoką częstotliwością kursowania.

Jeżeli przeszkadzają nam korki, można skorzystać z metra. Jest to z pewnością najszybszy środek transportu, w skład którego wchodzą dwie linie metra oraz trzy linie kolejki naziemnej. Metro to linia pomarańczowa A oraz niebieska B. Wspólna stacja przesiadkowa znajduje się przy dworcu kolejowym Termini. Wagony kursują co ok. 5-10 min między 5.30 a 23.30 (w soboty do 0.30; nie ma kursów nocnych). Linia A liczy 27 stacji, które znalazły się na osiemnastokilometrowym odcinku otwartym w roku 1980. Linia B licząca również 18 km składa się z 22 stacji i została oddana do użytku w roku 1955. Trwają prace nad uruchomieniem linii C.

Schodząc do metra, można przeżyć szok (i to niekoniecznie termiczny). Powalający jest wszechobecny brud i hałas. Bardzo wiele elementów infrastruktury jest zdewastowanych. Pociągi są w większości pokryte graffiti, które przykrywane jest reklamami. Stacje metra sprawiają wrażenie opuszczonych przez wszystkich sprzątających. Jest na nich głośno, ponieważ na większości znajdują się telewizory emitujące nachalne reklamy. W wagonach panuje tłok oraz „nie grzeszą" one czystością. Oczywiście, podobnie jak w autobusach czy tramwajach, w większości wagonów nie ma w ogóle klimatyzacji (poza nowymi wagonami, jednak bardzo często nie działa).

Strajki i szajki złodziejów

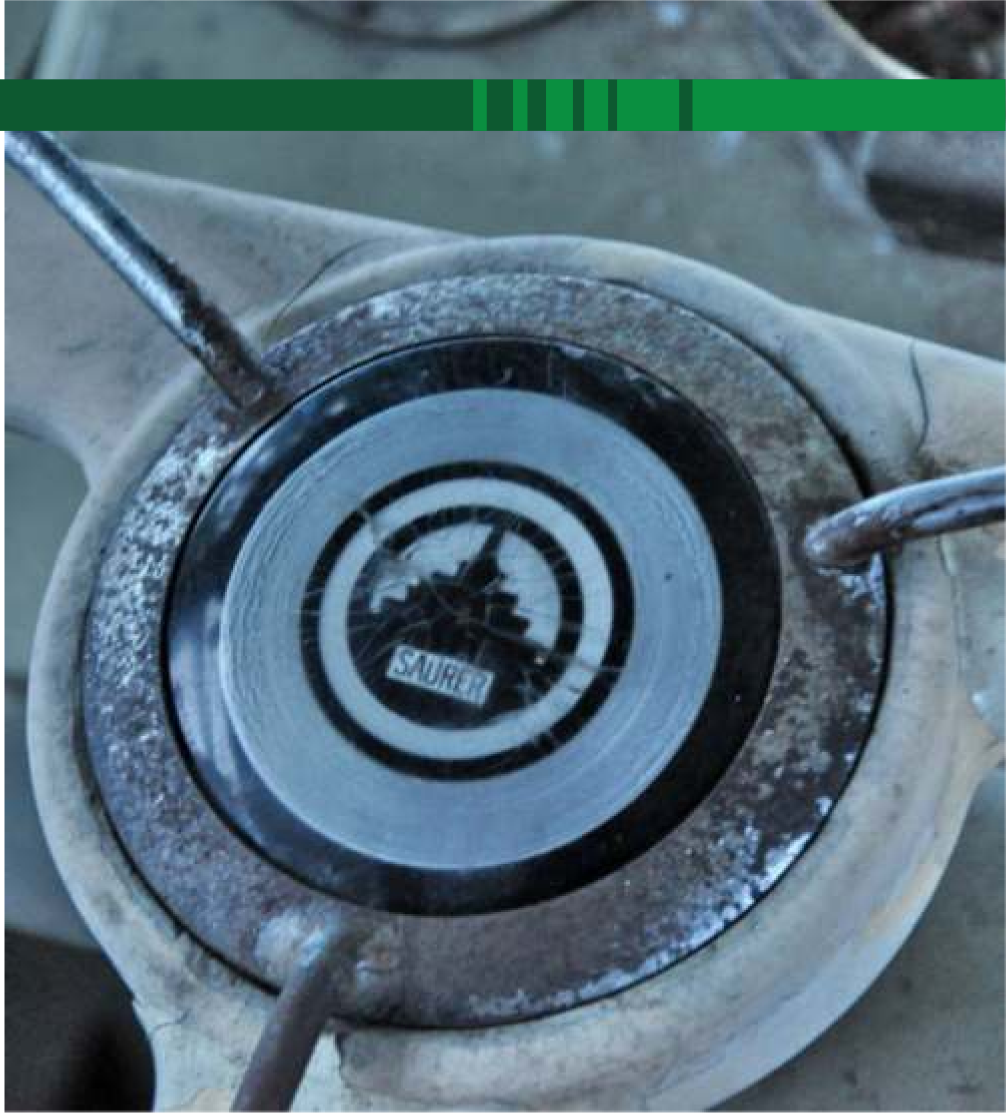
Choć cała komunikacja jest droga – jej pracownicy często strajkują. W Rzymie usłyszeć można ponury żart na temat kursowania. Na pytanie pasażera, czy i jak dawno był autobus, pada odpowiedź: wczoraj i następny będzie jutro... Jest to oczywiście nawiązanie do braku rozkładów minutowych. Dlatego przez wyjazdem do wiecznego miasta należy sprawdzić, czy taki strajk nie jest planowany, ponieważ wtedy zupełnie nie opłaca się kupowanie biletów.

Warto jeszcze zwrócić uwagę na swój bagaż. Plagą w mieście są kieszonkowcy, którzy upodobali sobie zatłoczone pojazdy komunikacji publicznej.

Miasto jest piękne. Jego budowle wspaniałe. Tak samo mówią mieszkańcy. Są dumni, że mieszkają w Rzymie i polecają je turystom, ale zaraz też dodają, że mieszkanie w nim jest ciężkie.

tekst i fot.: Mateusz Kania





ZIELONO MI

Skrzyżowanie autobusu z tramwajem. Niegdyś praktycznie skreślony, powoli wraca do łask. Trolejbus. Z ulic Warszawy ostatecznie zniknął w roku 2000. Czy na pewno?

Początek „elektrycznej trakcji gumowej" to lata niedługo po zakończeniu II wojny światowej. Wtedy – w roku 1946 – dzięki „darom" Związku Radzieckiego uruchomiono w stolicy pierwszą linię trolejbusową. Rozwój tej sieci trwał prawie dwadzieścia lat. Od roku 1964 rozpoczęto stopniowe „wygaszanie" sieci, które zakończyło się w czerwcu 1973 roku. Czy było to dobre? Najwidoczniej nie, gdyż kilka lat później w wyniku wielkiego kryzysu paliwowego przypomniano sobie o tym rodzaju transportu publicznego. W roku 1973, na szczeblu rządowym, podjęto decyzję o połączeniu Piaseczna z dworcem południowym (dziś metro Wilanowska). Linia miała znaczenie strategiczne, gdyż połączyła stolicę z fabryką telewizorów Polkolor. Budowa infrastruktury trwała do roku 1983, kiedy to 1 czerwca w trasę wyruszyły pierwsze trolejbusy linii 51.

Po kilku latach wielkiej transformacji i pędzie ku nowoczesności „trajty" znów przestały być doceniane. Od początku lat 90. XX wieku pojawiły się zakusy likwidacji linii, która stała się faktem w roku 1995. Pięć lat później zdecydowano definitywnie, że nieopłacalne jest utrzymywanie całej infrastruktury i ogromnej zajezdni (R-12 Piaseczno) wyłącznie na potrzeby jednej trzynastokilometrowej trasy. Zapadła decyzja o całkowitej likwidacji linii trolejbusowej.

Tabor postanowiono wyprzedać, jednak wysłużone wozy nie znalazły zbyt wielu chętnych... Na szczęście jeden wóz wraz z przyczepą trafił do KMKM Warszawa! Dzięki temu w stolicy do dnia dzisiejszego pozostał trolejbus Saurer 4TIILM nr T016 wraz z przyczepą FFA Moser APE480 nr P003. Trolejbus został wyprodukowany w 1957 roku w kooperacji firm Adolph Saurer AG (część mechaniczna), Carosserrie Hess AG (nadwozie) i BBC – AG Brown Boveri & Cie., Zurich Oerlikon (wyposażenie elektryczne). Natomiast przyczepa powstała w 1969 roku w wyniku współpracy firm FFA (Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein AG) oraz Carroserie Moser AG. Oba pojazdy jeździły w mieście St. Gallen w północnej Szwajcarii, mając numery taborowe 121 i 330.



Dzięki uprzejmości MZA, wozy mogły „przezimować" do lepszych czasów, które nastały w maju 2010 roku. Obecnie trwa ich stopniowe odświeżanie oraz prace konserwacyjne, które w sposób znaczący wpływają na po-



prawę wyglądu wozów. Tu warto zauważyć, że pomaga nam przy tym porządne szwajcarskie wykonanie. Wysoka jakość wykonania sprawiła, że nie wyglądają na aż tak „sterane życiem", jak wskazywałby ich wiek. Dzięki aluminiowemu poszyciu zewnętrznemu i dachowi z tworzyw sztucznych (w przyczepce aluminiowy) „zieleńce" nie są podatne na korozję.

Warto przyjrzeć się także elementom wyposażenia tego trolejbusu, których często nie ma nawet w najnowszych konstrukcjach. Jest to np. ogrzewanie przedniej szyby, tachograf, pneumatyczna poduszka w stopniach uniemożliwiająca ruszenie, gdy na stopniu stoi pasażer… to tylko niektóre ciekawe elementy, których próżno szukać np. w wyprodukowanym dwadzieścia lat później jelczu „ogórku"…

Powstaje pytanie, po co zachowywać takie wozy skoro w Warszawie raczej nie ma szans na odbudowanie sieci trolejbusowej? Trolejbusy zapisały się jednak na kartach stołecznej komunikacji. Przewiozły dziesiątki tysięcy osób. Warto zachować także taką cząstkę historii miasta.

tekst: Mateusz Kania
fot.: KMKM



WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
ITS MICHALCZEWSKI	www.michalczewski.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO